



Aan Frans Hoogenraad, Gemeente Oldebroek
Van Melvine Ruigrok
Datum 28 februari 2019
Projectnr 19030
Betreft Modelberekeningen Mariënrade

1. Inleiding

Vanuit de projectontwikkeling Mariënrade zijn tijdens een informatieavond met de gemeenteraad en bewoners/belangstellenden onder meer vragen gesteld over de verkeerskundige effecten van het plan. BVA Verkeersadviezen is gevraagd een korte doorrekening te maken van een 2-tal varianten. Het verkeersmodel Oldebroek dient hiervoor als basis. In het vervolg van deze notitie worden de uitgangspunten en uitkomsten van deze doorrekening toegelicht.

2. Uitgangspunten en beperkingen

Voor de modelberekeningen zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- Corrigeren netwerk op verbinding Turfhorst;
- Doorrekenen basissituatie (geen verbinding Mariënrade);
- Doorrekenen variant 1 (toevoegen verbinding Mariënrade en afsluiten Waterloopweg/Nederenckstraat);
- Doorrekenen variant 2 (Mariënrade en Waterloopweg/Nederenckstraat beide open);
- Omrekenen intensiteiten avondspits, ochtendspits en restdag intensiteiten naar etmaalintensiteiten;
- Opstellen vergelijking tussen de 3 doorgerekende situatie (basis, variant 1 en variant 2);

Het netwerk is uitgebreid met de nieuwe verbinding tussen de Noordsingel en Zuiderstraatweg ter hoogte van de supermarkt (zie figuur 1).



Figuur 1: Ligging nieuwe verbinding



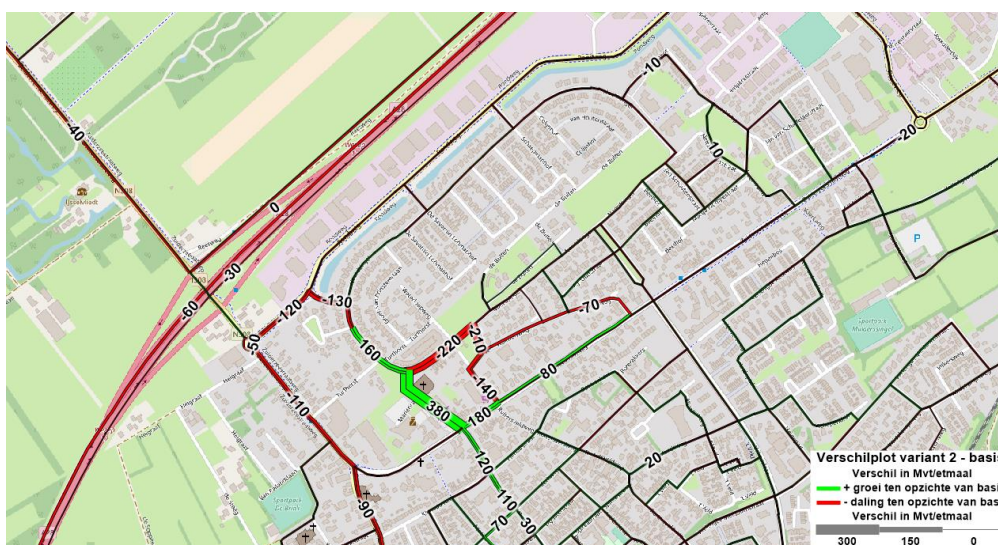
Opgemerkt wordt dat het verkeersmodel voor de supermarkt geen aparte zone heeft. Het verkeer van en naar de supermarkt zit dus niet expliciet in het verkeersmodel. Ook de overige ruimtelijke ontwikkelingen in het plan Mariënrade maken voorsnog geen onderdeel uit van het verkeersmodel. De berekende verkeersintensiteiten geven dus enkel inzicht in de doorgaande en wijkgebonden ritten die gebruik gaan maken van de nieuwe verbinding. Verder geldt dat de berekeningen zijn uitgevoerd voor het modeljaar 2030 waarbij de ontwikkeling H2O en de bijbehorende infrastructurele wijzigingen (o.a. verleggen op- en afritten A28) is gerealiseerd.

3. Resultaat modelberekening

In figuur 2 en 3 zijn verschilplots opgenomen tussen de basissituatie zonder nieuwe verbinding en variant 1 en 2 waarbij er wel sprake is van een verbinding tussen de Noordsingel en de Zuiderzeestraatweg. De modelplots geven inzicht in de toe- of afname van het verkeer gedurende het gehele etmaal.



Figuur 2: Verschil etmaalintensiteiten tussen Variant 1 en basissituatie 2030



Figuur 3: Verschil etmaalintensiteiten tussen Variant 2 en basissituatie 2030



Uit de bovenstaande verschilplots blijkt dat de invloed van de nieuwe verbinding beperkt is. Afgaande op het model van de avond- en ochtendspits trekt ongeacht de variant circa 400 motorvoertuigen per etmaal aan. Dit is enigszins vertekend vanwege het feit dat de verkeersgeneratie van de supermarkt zelf ontbreekt.

Het al dan niet afsluiten van de verbinding Waterloopweg/Nederenckstraat heeft volgens het model nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken. Op basis van het model wordt geconcludeerd dat de doorsteek niet tot een andere aanrijdroute naar het noordelijke deel van de aangrenzende woonwijk zal leiden. De verbinding zorgt wel voor een lichte groei van het verkeer op de verbindingroute Clematisstraat naar het centrum. In absolute zin gaat het echter om lage aantallen voertuigen.

4. Conclusie

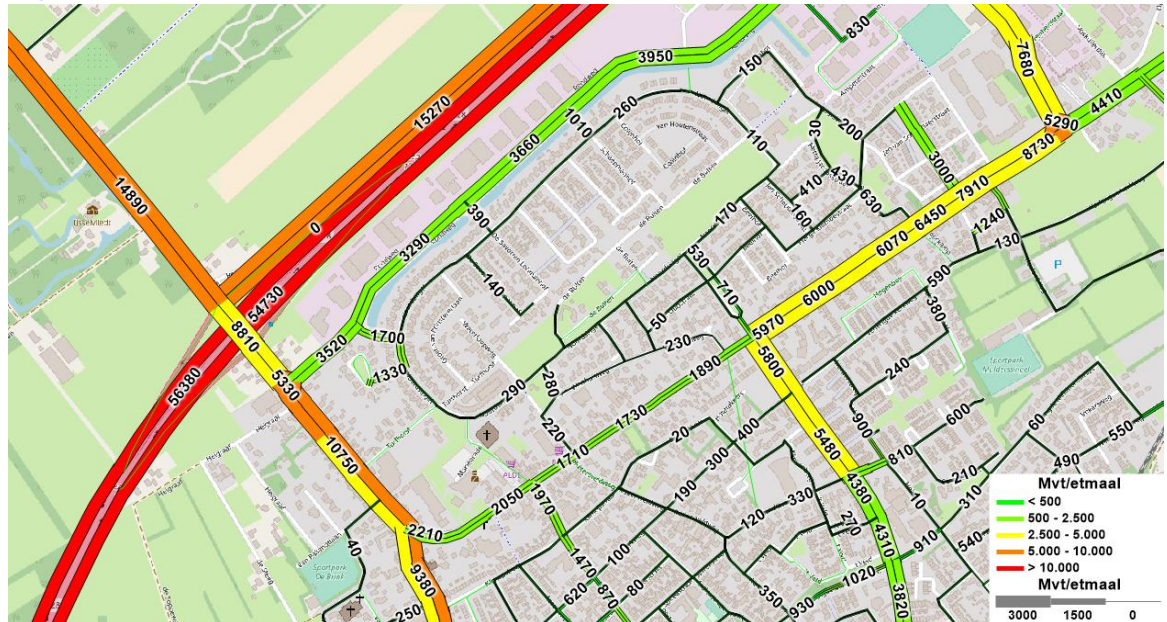
Het verkeersmodel kent enkele beperkingen voor het doorrekenen van de effecten van een nieuwe doorsteek tussen de Noordsingel en Zuiderzeestraatweg. De verkeersgeneratie van de supermarkt is niet gekoppeld aan dit deel van het netwerk, waardoor het model enkel inzicht geeft in de niet aan de supermarkt gerelateerde ritten die gebruik zullen maken van de nieuwe verbinding.

Ondanks de bovenstaande beperking van het model wordt wel geconcludeerd dat de impact van de nieuwe verbinding voor de achterliggende woonwijk beperkt zal zijn. De doorsteek leidt niet tot wezenlijk andere routes van en naar het noordelijke deel van de woonwijk die ontsloten wordt door de Noordsingel. Ook de uitwisseling tussen deze wijk en het centrum van Wezep is volgens het model vrij beperkt. Tot slot is vastgesteld dat het eventueel afsluiten van de verbinding Waterloopweg/Nederenckstraat geen merkbare invloed heeft op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken.

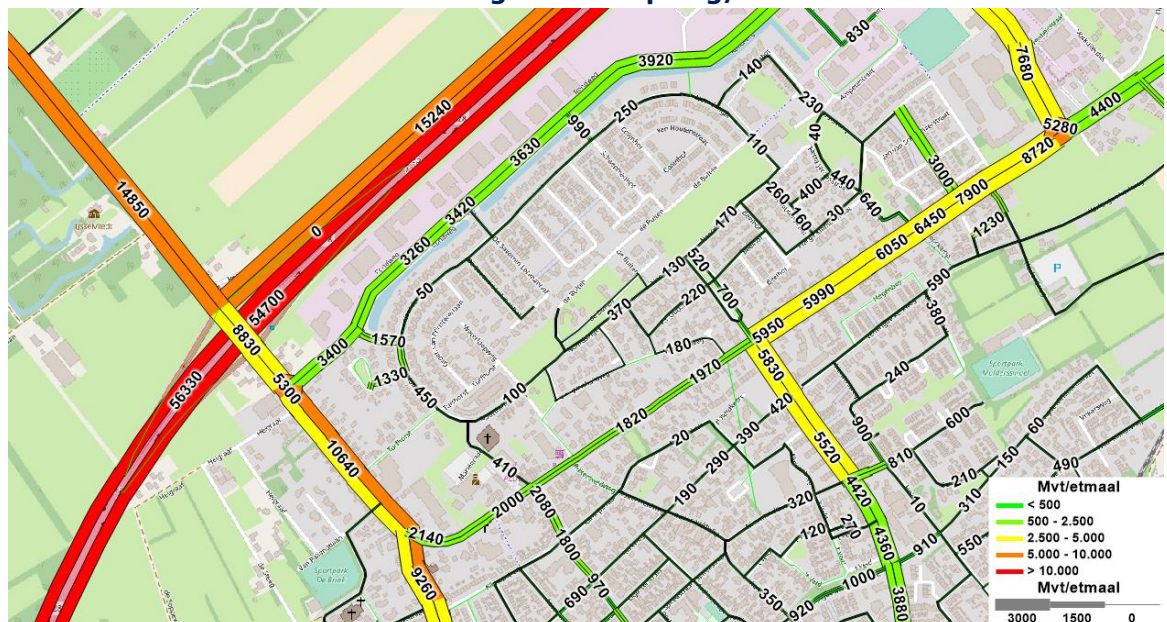


Bijlage 1: Modelresultaten

Figuur 1: Etmaalintensiteit 2030 basis



Figuur 2: Etmaalintensiteit 2030 variant 1 - Toevoegen verbinding Mariënraade en afsluiten verbinding Waterloopweg/Nederenckstraat





Figuur 3: Variant 2 – Nieuwe verbinding Mariënrade en verbinding Waterloopweg/Nederenckstraat beide toegankelijk voor autoverkeer

